

użyteczności publicznej (patrz rys. 12), w tem 1 768 *km* dróg żelaznych państwowych i 1150 *km* dróg żelaznych komunalnych i prywatnych. Przeważna część wąskotorowych dróg żelaznych państwowych, znajdujących się w b. dzielnicy rosyjskiej (2284 *km*), powstała z *kolejek polowych*, ułożonych w czasie wojny do zaopatrywania armji. Wynikło stąd, że kierunek tych kolejek nie zawsze odpowiada potrzebom miejscowym i że tabor oraz wszystkie ich urządzenia wymagają dostosowania do potrzeb ruchu handlowego, co się stopniowo odbywa obecnie. Około 620 *km* kolejek na froncie wschodnim, na przestrzeni od Kowla przez Baranowicze ku Oszmianie, posiada dla eksploatacji kolejowej znaczenie przeważnie gospodarcze, służąc do wywozu drzewa i innych materiałów na potrzeby dróg żelaznych.

Inne wąskotorowe drogi żelazne państwowe, jako to górnośląskie (wybudowane w okresie r. 1853 — 1856), święciańskie i małopolskie oraz wąskotorowe prywatne (w okolicach Warszawy i Łodzi) i komunalne w b. dzielnicy pruskiej, powstały w celach handlowych i ruch na nich jest większy niż na poprzednio wymienionych.

Jak to już zaznaczono, drogi żelazne znaczenia miejscowego, do których należą drogi wąskotorowe, posiadają duże znaczenie gospodarcze dla państwa i przypuszczać należy, że inicjatywa prywatna i poparcie jej ze strony państwa przyczynią się do rozwoju w Polsce szczupłej, jak dotąd, sieci tych dróg żelaznych.

Poniżej zestawiono niektóre dane dotyczące iloſtatu taboru i gęstoſci ruchu na polskich drogach żelaznych państwowych o torze wąskim za rok 1922 r.

Długość eksploatacyjna (w tem 617 <i>km</i> znaczenia gospodar.) <i>km</i>	2 368
Ilość parowozów ogólna	325
„ „ na <i>km</i>	0,14
Ilość wagonów osobowych ogólna	269
„ „ „ na <i>km</i>	1,1
„ „ towarowych ogólna	4 462
„ „ „ na <i>km</i>	1,8
Przebieg pociągów ogólny, tys. <i>km</i>	3 169
Średnia ilość pociągów na dzień.	3,7
Ilość podróŜnych ogólna, tys.	2 041
„ „ na <i>km</i> tys.	0,9
Przebieg podróŜnych ogólny, osobo- <i>km</i> milionów	59,2
„ „ „ na <i>km</i> osobo- <i>km</i> tys.	26
Ilość ładunków ogólna, tys. <i>t</i>	1 080
„ „ „ na <i>km</i> tys. <i>t</i>	0,5
Przebieg ładunków ogólny, <i>tkm</i> milionów	32,6
„ „ „ na <i>km</i> , <i>tkm</i> tys.	14

ROZDZIAŁ V.

Administracja dróg żelaznych.

1. Organizacja zarządu dróg żelaznych. Organy kierownicze i wykonawcze. Zarząd dróg żelaznych prywatnych. Jedność zarządu komunikacji.

Drogi żelazne stanowią organizację gospodarczą, nie mającą sobie równej w państwie współczesnem pod względem szerokości zamierzeń i środków, i wymagają współdziałania olbrzymiej rzeszy pracowników różnych specjal-

ności i kwalifikacyj. Tak np. w Niemczech ilość pracowników kolejowych wynosiła przed 1914 r. 700 000 t. j. trzecią część ogółu pracowników państwowych, wynagrodzenie zaś ich przekraczało miliard marek rocznie. Na dr. żel. polskich ilość pracowników (t. j. urzędników i robotników wszelkich kategorii) wynosiła na początku r. 1924 około 224 000, co stanowiło 51% ogółu pracowników państwowych, wynagrodzenie zaś ich wynosiło 397 milionów złp. rocznie. Należyta organizacja zarządu dróg żelaznych, mająca na celu taki podział i organizację pracy na drogach żelaznych, któreby dawały najlepsze wyniki, jest więc rzeczą pierwszorzędną dla państwa.

Bez względu na różnice w organizacji zarządu dróg żelaznych, *władza zwierzchnia* nad drogami żelaznymi należy zwykle do *ministra*, który ją sprawuje przy pomocy departamentów właściwego ministerjum.

To, co powiedziano wyżej o wzajemnym stosunku różnych rodzajów komunikacji i o znaczeniu ich zgodnego współdziałania, doprowadza do wniosku, że *jedność zwierzchniego zarządu komunikacji* jest wysoce pożądana. Dlatego też w wielu państwach, jak np. w Anglii, Francji, Belgji, Niemczech, Austrii, Stanach Zjednoczonych A. P., wyodrębniono i ześrodkowano zwierzchni zarząd komunikacji w specjalnem ministerjum komunikacji lub w ministerjum robót publicznych. Natomiast w innych państwach potrzeba zjednoczenia zarządu różnych rodzajów komunikacji nie była odczuta i z uwagi na zależność pewnych rodzajów komunikacji od organizacyj samorządowych lub innych oraz ze względów ubocznych poddano różne rodzaje komunikacji odrębnym dykasterjom.

Stosunek ministerjum do dróg żelaznych prywatnych i państwowych nie jest jednakowy: względem pierwszych ogranicza się on przeważnie do nadzoru i kontroli, względem drugich zaś obejmuje nadto zarząd zwierzchni budowy i eksploatacji dróg żelaznych. Ta podwójna rola ministerjum wywołuje niekiedy trudności w bezstronnem traktowaniu przez jedne i te same urzędy spraw dróg żelaznych państwowych i prywatnych, w których państwo nie jest jednakowo zainteresowane pod względem gospodarczym. Aby uniknąć tych trudności, nadzór i kontrola dróg żelaznych prywatnych podlega w niektórych państwach osobnej *inspekcji dróg żelaznych prywatnych*. Inspekcja ta kieruje się w stosunku do towarzystw dróg żelaznych prywatnych warunkami koncesji czyli umowy nadawczej przedsiębiorstwa.

W liczbie spraw kolejowych zależnych od władzy zwierzchniej ministerjum, sprawy, dotyczące rozwoju sieci dróg żelaznych, wydawania koncesyj, ustalania taryf na przewozy i in., stanowią przedmiot polityki parlamentarnej. Natomiast zarząd ogólny budowy i eksploatacji dróg żelaznych państwowych obejmuje najważniejsze sprawy techniczno-gospodarcze, które z istoty rzeczy winny być od polityki uniezależnione i z tego względu oddane są w niektórych państwach *dyrekcji głównej dróg żelaznych państwowych*, podległej bezpośrednio ministrowi.

Zarząd bezpośredni drogami żelaznymi w obrębie pewnych okręgów sprawują *dyrekcje dróg żelaznych*.

Pierwsze drogi żelazne budowały i eksploatowały towarzystwa prywatne, które organizowały ich zarząd na wzór innych przedsiębiorstw handlowych. Akcjonariusze towarzystwa wybierali ze swego grona radę zarządzającą inte-

resami towarzystwa i decydującą o wszystkich ważniejszych jego sprawach. Rada mianowała do zarządzania drogą żelazną dyrektora, któremu podlegali naczelnicy wydziałów specjalnych, jako to utrzymania drogi, ruchu i przewozów oraz trakcji. Organizacja każdego z tych wydziałów pod względem zakresu działalności naczelników oddziałów miejscowych drogi żelaznej i innych pracowników, ich kompetencji, zwierzchnictwa i t. p. przeprowadzona była w każdym wydziale niezależnie, a więc tworzyły one jak gdyby oddzielne kolumny pionowe tej budowli administracyjnej.

Taka organizacja zarządu dróg żelaznych pozostała w głównych rysach dotąd w krajach, w których drogi żelazne znajdują się w rękach prywatnych, jako to w Anglii, Francji, Stanach Zjednoczonych A. P. i in., i istniała przed wojną również w Rosji. Natomiast w krajach jak Niemcy i Austria, w których zarząd przeważnej części dróg żelaznych objęło państwo, wytworzyła się inna organizacja tego zarządu, wzorowana na kolegjalnych urzędach państwowych. Mianowicie sprawy dotyczące poszczególnych gałęzi eksploatacji załatwiane były nie przez poszczególne osoby i na ich odpowiedzialność, lecz przez urzędy różnych instancyj, jako to: zarząd główny dróg żelaznych, dyrekcje oddzielnych sieci i podległe im oddziały, które za wspólnem porozumieniem osób wchodzących w skład urzędu załatwiała w jego imieniu sprawy odnoszące się do wszystkich gałęzi eksploatacji.

W przeciwieństwie do służb specjalnych w zarządach prywatnych, jest to układ jak gdyby poziomy z podziałem na kolegjalne instancje, obejmujące w danym okręgu całokształt spraw kolejowych.

Jak widzimy, zastosowanie tego lub owego układu organów kierowniczych zarządu dróg żelaznych wytworzyło się historycznie w zależności od tradycji i zwyczajów miejscowych. Organizacja handlowa zarządu posiada niewątpliwie zalety większej sprężystości, jednakże na pewnych szczeblach tej organizacji wspólne załatwianie wszystkich spraw eksploatacji kolejowej może na ich bieg okazać wpływ korzystny. Dlatego też napotyka się układy zarządu pośrednie pomiędzy obu wymienionymi, np. w układzie rządowym niemieckim specjalizację oddziałów, przyjętą na dr. żel. pruskich, lub odwrotnie, w układzie handlowym, przy zachowaniu specjalnych wydziałów w dyrekcjach, oddziały miejscowe ogólne (na niektórych dr. żel. rosyjskich i in.).

Ilość instancyj zarządu bezpośredniego, jako to wymienione trzy, lub dwie, zależy od rozległości zarządzanej sieci, np. na małych sieciach zarząd główny może zlać się w jedno z dyrekcją drogi żelaznej. Aby wielostopniowość zarządu nie przedłużała biegu spraw i nie opóźniała decyzji, konieczne jest odpowiednie upoważnienie czyli nadanie kompetencji niższym instancjom, *zmierzające do decentralizacji zarządu*. Przytem niezbędne jest ściśle *rozgraniczenie kompetencji* każdej instancji i oparcie jej na odpowiedzialności osobistej, aby sprawy były załatwiane z zasady w jednej instancji, nie zaś dwukrotnie i nieodpowiedzialnie.

Wreszcie zarząd dróg żelaznych, jako przedsięwzięcia gospodarczego, winien być oparty na zasadach handlowych, nie zaś biurokratycznych.

Oprócz wymienionych organów zwierzchnich i kierowniczych, zarząd dróg żelaznych obejmuje *organy wykonawcze*. Są to pracownicy każdego rodzaju służby, rozmieszczeni na linii w miejscach lub okręgach zajęcia, jako to: służba drogowa, stacyjna, trakcyjna, warsztatowa i in.

Do należytego spełniania obowiązków przez personel kolejowy niezbędne jest zaopatrzenie wszystkich pracowników kolejowych w wyraźne *instrukcje*, oraz *nauczanie* (na kursach według specjalności, grupami miejscowymi i t. p.) i *egzaminowanie* personelu. Do osiągnięcia zaś możliwie największej wydajności pracy w poszczególnych działach specjalnych niezbędna jest dobra *organizacja pracy*, oparta na obserwacji i doświadczeniu.

2. Organizacja zarządu dróg żelaznych w Polsce. Ministerjum kolei żelaznych. Departamenty. Państwowa rada kolejowa. Dyrekcje kolejowe. Rady dyrekcyjne. Oddziały i podległe im organy wykonawcze. Zarządy budowy.

W Państwie Polskim utworzone było pierwotnie w r. 1919 ministerjum komunikacji, któremu podlegały drogi żelazne i drogi wodne, podczas gdy drogi zwyczajne podlegały ministerjum spraw wewnętrznych. W r. 1920 utworzone zostało osobne ministerjum kolei żelaznych, drogi zaś wodne i zwyczajne zostały przeniesione pod zarząd ministerjum robót publicznych.

Według statutu organizacyjnego z dnia 18 października 1923 r., *ministerjum kolei żelaznych* dzieli się na 6 departamentów: administracyjny, finansowy, handlowo-taryfowy, eksploatacyjny, utrzymania i budowy, mechaniczny i zasobów.

Departamenty załatwiają następujące sprawy:

Departament administracyjny: sprawy rejestracji, wynagrodzenia i nauczania personelu oraz dyscyplinarne, emerytalne, sanitarne i prawne;

Departament finansowy: sprawy budżetu i sprawozdań rocznych, kontroli dochodów i rozchodów, reklamacyj oraz buchalteryjne i kasowe;

Departament handlowo-taryfowy: sprawy taryf i przepisów dotyczących przewozu osób, bagażu i towarów, sprawy umów handlowych i konwencji międzypaństwowych o komunikacji bezpośredniej;

Departament eksploatacyjny: sprawy ruchu, rozkładów jazdy i planów przewozów, dyspozycji taborem, wypadków;

Departament budowy i utrzymania kolei: sprawy budowy nowych linii i utrzymania istniejących w zakresie budowy spodniej i wierzchniej, mostów, architektury, telegrafu i telefonów oraz urządzeń zabezpieczających ruch pociągów;

Departament mechaniczny i zasobów: sprawy trakcji, nabycia i utrzymania taboru i urządzeń trakcyjnych, warsztatów, oraz sprawy normalizacji, zakupu i użytkowania inwentarza i materiałów.

Departamenty ministerjum mają kierownictwo budowy i eksploatacji dróg żelaznych państwowych i nadzór nad nimi oraz nadzór nad budową i eksploatacją dróg żelaznych prywatnych.

Departamenty dzielą się na wydziały. Prócz tego istnieje wydział prezydjalny, nie włączony do departamentów, który załatwia sprawy wynikające ze stosunków ministerjum do sejmu, senatu, rady ministrów i państwowej rady kolejowej, sprawy związków zawodowych i in.

Przy ministrze kolei żelaznych utworzona jest w charakterze organu doradczego i opiniodawczego *Państwowa Rada Kolejowa* z przedstawicieli ministrów, wybitnych fachowców, oraz wybieralnych przedstawicieli większych miast